

# Trieste, Venezia e l'equilibrio italiano nel Settecento: uomini, territori, traffici

DANIELA FRIGO

## 1 – GUERRE ED EGEMONIE: LO SPAZIO ITALIANO NEL PRIMO SETTECENTO

Studiare, come fanno i saggi raccolti in questo numero dei “Quaderni” del nostro Dipartimento, le vicende della Trieste settecentesca e la sua “impetuosa” crescita economica e commerciale, significa misurarsi nello stesso tempo con alcuni dei mutamenti più rilevanti della geo-politica dell’Europa nel primo Settecento e con alcune dinamiche civili che mutano dal di dentro il senso dell’appartenenza a comunità, città, territori. I dati dei censimenti settecenteschi, riepilogati e interpretati nel contributo di Carlo Gatti, mostrano in modo chiaro la trasformazione di Trieste da piccolo borgo a porto privilegiato dell’Impero, da comunità “patrizia” a città cosmopolita e piena di forestieri. Un mutamento che induce a ripensare la stessa idea di *civitas*, cardine della vita politica d’antico regime. Se da un lato, infatti, permane viva la concezione di “cittadinanza” elaborata dalla cultura giuridica tra tardo Medioevo ed età moderna, si aprono dall’altro spazi nuovi e inediti per l’inserimento di nuovi protagonisti, e in primo luogo dei mercanti, nel tessuto cittadino. Nuovi soggetti economici, spesso indotti a restare grazie alle agevolazioni fiscali o ai vantaggi economici prospettati all’interno della nuova politica economica viennese, che mirava, secondo i canoni del più puro cameralismo, ad accrescere la popolazione triestina e a trattenere quanti potevano contribuire allo sviluppo della città.

L'esito di questa crescita e di questo rimescolamento dei tradizionali assetti civici sarà una profonda ridefinizione di spazi sociali, profili giuridici, funzioni amministrative, ruoli civili.

Ma tutto ciò, come lo stesso Gatti sottolinea, appare come l'esito non di un processo di crescita autoctono, ma di mutamenti di scenari e di possibilità che trovano nel gioco europeo della grande politica internazionale la loro stessa ragion d'essere. Come per altre realtà territoriali, nella penisola e in Europa, le trasformazioni settecentesche di Trieste appaiono l'esito di scelte viennesi rese possibili, a loro volta, dal ridefinirsi dell'equilibrio europeo a seguito delle guerre di successione, con cui si erano risolte le grandi contese fra Asburgo e Borbone per l'eredità spagnola<sup>1</sup>, gli opposti schieramenti per il trono polacco e il conflitto iniziato con l'occupazione prussiana della Slesia nel momento in cui Maria Teresa si era insediata sul trono asburgico<sup>2</sup>. Conflitti decennali, complicati, che mostrano come per tutta la prima metà del secolo la logica dinastico-patrimoniale si intrecci con le nuove dinamiche dell'equilibrio in un continuo altalenare di crisi, conflitti, negoziati e trattati di pace. Conflitti generali, vere e proprie "guerre europee", che coinvolgevano tutti gli stati europei in giochi di alleanze mutevoli, e che muovevano eserciti sempre più numerosi da uno stato all'altro, secondo logiche politiche e militari, ma anche economiche e mercantili. Quelle del primo Settecento, si è detto, sono guerre non eccessivamente cruente,

fatte di armate che transitavano sui territori di stati minori, spesso protetti da fragili neutralità, minacciandone la pace. Guerre che vedevano fronti nuovi che si aprivano lasciandone sguarniti altri [...] Era un grande gioco di aggiustamenti e di accordi che ratificava continuamente sul piano diplomatico quanto la forza delle armi rendeva legittimo sul piano militare.<sup>3</sup>

Epoca delle grandi guerre di successione, e dunque del permanere dell'intreccio fra strategie dinastiche e logiche della "ragion di Stato", il primo Settecento è anche il periodo dei grandi trattati e, con questi, della compiuta definizione di un diritto internazionale "positivo". I trattati di Utrecht e Rastatt (1713-1714), la pace di Vienna (1738), e la pace di Aquisgrana (1748), danno un volto nuovo al "concerto" europeo, sanciscono predomini e supremazie, consolidando o modificando, nello spazio di pochi decenni, ragioni dinastiche, forme di sovranità, appartenenze territoriali<sup>4</sup>.

Come è noto, sono soprattutto gli stati italiani a subire le conseguenze più pesanti e dirompenti di questi conflitti: dal ducato di Milano al granducato di Toscana, passati in momenti diversi sotto il dominio asburgico, al ducato di Mantova, incamerato dall'Impero dopo l'accusa di fellonia lanciata al suo ultimo duca, Ferdinando Carlo<sup>5</sup>, al regno di Napoli, che passa prima agli Austriaci<sup>6</sup>, poi ai Borbone, fino a stati minori come Parma, ove l'estinzione della casata farne-siana apre lo spazio per i giochi della sua ultima esponente, Elisabetta, andata sposa a Filippo V di Borbone<sup>7</sup>.

Ma anche gli stati che si erano arroccati nella scelta della neutralità dovettero alla fine subire le conseguenze non solo delle nuove supremazie affermatesi sullo scacchiere europeo, ma anche delle profonde trasformazioni nelle regole e negli stessi obiettivi della competizione internazionale. Un mutamento che affiora già con la guerra di successione spagnola, ove ad essere in gioco, assieme alla questione dinastica, è la supremazia sulle rotte marittime e sulle economie coloniali, anche queste in procinto di essere trasformate e ridisegnate dall'avvio del processo di industrializzazione europeo. Lungo tutto il Settecento si svolge, sotto la linea dell'equatore, «una lotta feroce e senza quartiere, spesso non dichiarata [...] tra le maggiori potenze commerciali e marittime d'Europa»<sup>8</sup>. La supremazia inglese si afferma a Utrecht attraverso il riconoscimento del monopolio sulla tratta degli schiavi, l'apertura di una linea diretta per il commercio con l'America spagnola, e il dominio su Gibilterra, Minorca, e alcune colonie francesi dell'America settentrionale<sup>9</sup>. Ma anche altri furono i successi inglesi in quell'occasione, a cominciare dall'alleanza tra Londra e Torino, grazie alla quale i Savoia ottengono il regno di Sicilia, che consentirà all'Inghilterra di aprirsi le porte per una stabile presenza nel Mediterraneo.

Quella per la successione spagnola fu una guerra lunga, conclusa da negoziati altrettanto laboriosi. Ma furono come sempre le armi a decidere successi e sconfitte<sup>10</sup>, acquisti e perdite territoriali, conferme o passaggi di sovranità. A partire dalle brillanti vittorie di Eugenio di Savoia nel 1707, lo spazio politico italiano subisce un processo di aggiustamento territoriale non dissimile da quello che altri stati europei affrontano in quei decenni, e che la guerra di successione spagnola finirà in alcuni casi per accelerare. Tra Sei e Settecento, è stato rilevato, «ridisegnare la carta d'Europa è diventata l'occupazione fondamentale dei governi, tutti, chi più chi meno, alle prese con il problema di ridefinire le proprie basi territoriali, sia in termini di riorganizzazione e di controllo effettivo dei territori soggetti, sia in termini di delimitazione delle rispettive aree di sovranità (o di influenza)»<sup>11</sup>.

Nonostante l'imponente lavoro diplomatico che li precede, gli accordi di Utrecht non riuscirono però a dare una soluzione stabile ad alcuni problemi dinastici cruciali per l'equilibrio territoriale della penisola, rinviando così a nuovi accordi quella "pace d'Italia" che i rappresentanti di tutti gli stati italiani avevano inutilmente invocato. La prima messa in discussione del trattato del 1713 venne dalla volontà di rivincita di Elisabetta Farnese e del cardinal Alberoni, che intendevano ricavare all'interno della penisola un nuovo spazio politico per la dinastia farnesiana. Esito finale fu l'accordo tra Savoia e Vienna per lo scambio delle isole: gli Asburgo poterono così insediarsi in Sicilia, più vicina al regno di Napoli e dunque più facilmente controllabile, ma soprattutto più popolosa, fiorente e meglio inserita nel grande commercio e nelle rotte mediterranee<sup>12</sup>.

Se neppure il trattato dell'Aja del 1720, frutto della Quadruplice Alleanza formata contro le ambizioni di rivincita della Spagna di Filippo V, parve soddisfare le aspirazioni territoriali di alcuni stati, un equilibrio duraturo venne solo con la pace di Aquisgrana del 1748, data che segna, secondo una scansione sto-

riografica largamente accettata, una sorta di “pacificazione” della penisola, aprendo in tal modo la stagione delle riforme, delle proposte, delle collaborazioni tra élite italiane e governi.

A livello europeo, un altro punto cruciale rimasto aperto era la mancata firma della pace tra imperatore e Spagna. Carlo VI aveva ottenuto di conservare a vita, senza possibilità di trasmissione, il titolo di re di Spagna assunto durante la guerra di successione. Una sorta di garanzia ulteriore, questa, che Carlo VI aveva voluto per contrastare l’eventuale unione tra la corona spagnola e francese da parte di Filippo V.

La pace del 1713 non fu dunque un momento di stabilizzazione: ciò nonostante, quella data non ha mai perso il suo valore periodizzante nelle ricostruzioni complessive, e il trattato di Utrecht è ancora assunto come lo spartiacque che introduce a una ben precisa stagione della storia italiana, caratterizzata fin dall’inizio dalla rinnovata presenza imperiale nella penisola. L’Italia non è più vista come un dominio riservato alla Corona spagnola, e gli Asburgo di Vienna prendono a interessarsi delle cose italiane non più solo nella veste di imperatori, e dunque titolari dei residui diritti giurisdizionali sulla penisola, ma anche, se non in misura maggiore, in quanto eredi immediati dei diritti che la casata asburgica aveva stabilito in Italia con l’azione di Carlo V<sup>13</sup>. L’azione riformatrice viennese, prima con il pragmatismo di Carlo VI<sup>14</sup>, poi con i provvedimenti di Maria Teresa ispirati alla lezione muratoriana, infine con la stagione dell’assolutismo “illuminato” di Giuseppe II, finirà per imprimere una diversa velocità di sviluppo civile ed economico ai territori passati con i trattati del primo Settecento nelle mani di Casa d’Austria.

## 2 – CARLO VI E TRIESTE

Dell’aver egli, a differenza di tanti suoi predecessori veduto e scorso il mondo e contratta alcuna esperienza della marina [...] ne trasse quel desiderio [...] di rendersi un giorno potenza marittima e commerciale. La abbondanza di tanti famosi porti di mare che egli possiede fu la base della vastissima idea: poiché egli niente di meno si è concepito di tirare una linea di comunicazione dalle spiagge arciducali sopra l’Adriatico a quella del regno di Napoli, quindi passando per la Sicilia scorrere fuori del Mediterraneo e, girando per Portogallo, porger la mano alla navigazione di Ostenda per ingolfarsi alle Indie, sì occidentali che orientali.<sup>15</sup>

Così, alla metà degli anni Venti, il veneziano Donado sintetizzava ambizioni e realizzazioni di Carlo VI in relazione al destino commerciale e marittimo da lui sognato per l’Impero. Un sogno che parve sul punto di realizzarsi per effetto della particolare congiuntura internazionale del primo Settecento, che consegnò a Vienna territori diversi, dai contrastanti interessi economici, che il sovrano avrebbe dovuto raccordare e armonizzare tra loro entro un progetto comune

di crescita mercantile. È in questo contesto di guerre e trattati, ambizioni territoriali e logiche dinastiche, che si collocano anche le origini della Trieste moderna, e si avvia lo sviluppo del suo porto, dei suoi mercanti, del suo ruolo di emporio della Monarchia asburgica. Lo sviluppo mercantile della città è infatti legato all'attenzione con cui Carlo VI aveva considerato la possibilità di farne un tassello importante della sua politica mercantilistica: già all'inizio del conflitto, quando si era imbarcato a Trieste per raggiungere la Spagna, il futuro imperatore aveva colto le potenzialità marittime e commerciali del piccolo borgo<sup>16</sup>. La creazione dei porti franchi di Trieste e Fiume doveva rispondere al duplice obiettivo di creare le strutture materiali per il balzo commerciale e coloniale della Monarchia verso il Levante e il Mediterraneo, e di rafforzare l'unità economica e politica dei domini asburgici attraverso una rete di traffici, uomini, merci controllata da Vienna. Se non sono state ancora ricostruite in modo esauriente le linee di traffico che si diramavano da Trieste nel primo Settecento, è però accertato che le merci che arrivavano al suo porto dai domini asburgici dell'Europa centrale e orientale erano soprattutto prodotti di metallo, tessuti, vetri di Boemia, pelli, animali bovini, legname, cereali, e più tardi saponi, cere, rosolio e cremor tartaro. A Trieste giungevano invece, per esser poi instradate verso i territori asburgici, olio, vino, cereali, ortaggi, frutta secca, agrumi, salumi, formaggi, sale, manufatti tessili, lino, cotone, canapa<sup>17</sup>.

Legata alla nuova dimensione "italiana" della monarchia asburgica, la crescita triestina, altalenante negli anni e nelle cifre, appare comunque fortemente intrecciata con gli eventi che caratterizzano la prima metà del secolo. La città viene ad assumere nella politica viennese un'importanza strategica sia in relazione alle nuove risorse che il Milanese offre, sia per le contingenze militari con cui Vienna deve continuamente misurarsi: dal porto triestino partono truppe e mezzi per le campagne militari nella penisola, e a Trieste arrivano i soldati arruolati per le armate asburgiche, in un continuo passaggio di uomini e merci che è poi la dimensione reale della storia triestina in questo secolo.

Ma come è stato da più parti sottolineato, l'istituzione del porto franco a Trieste è un tassello di un progetto politico-economico più vasto, che mirava a ricordare le potenzialità produttive e commerciale dei territori austriaci con le possibilità inedite offerte dalla posizione della città giuliana<sup>18</sup>. Anche gli investimenti per la creazione di una flotta in grado di far concorrenza alle potenze marittime in Adriatico come in Levante, appaiono diretti a dare sbocco ai prodotti delle nascenti produzioni regionali<sup>19</sup>.

Dal punto di vista politico, il disegno di Carlo VI aveva di mira «*la realizzazione di vie di transito preferenziali che insieme a giunte e consigli di commercio, posizionati in punti nevralgici, organizzassero lo spazio economico al fine di monopolizzare l'interscambio tra la penisola, gli stati ereditari, e i paesi affacciati sul bacino*»<sup>20</sup>. Misure e istituzioni per alimentare i traffici col Levante mediterraneo furono poste in essere anche a Napoli, e poi in Sicilia, nel periodo in cui l'isola fu sottoposta alla sovranità asburgica.

L'emanazione della Prammatica Sanzione, nel 1713, aveva del resto già rivelato la determinazione imperiale di considerare i diversi domini come un tutto unico, inscindibile, così da sommarne le forze e le risorse in vista della competizione mercantile. Lo sforzo diplomatico per far accettare la Prammatica Sanzione, e le concessioni fatte ad alcuni territori, come l'Ungheria, in cambio di tale accettazione, mostrano l'importanza che Carlo attribuiva alla prospettiva dello "stato territoriale". Anche se è difficile individuare nelle iniziative dell'imperatore un preciso disegno o un progetto compiuto<sup>21</sup>, resta vero che la visione dei domini asburgici come una compagine unita e ben organizzata si affermò inizialmente in campo economico e commerciale, e solo in seguito si tradusse in un progetto di riordino amministrativo e giuridico<sup>22</sup>. Si trattò dapprima di una serie di misure "contingenti", dettate dalle opportunità e dalle volontà politiche del momento, se pure maturate all'interno di una lunga e consolidata tradizione cameralistica alla quale sembrano offrire finalmente una concreta attuazione pratica<sup>23</sup>. Precetti e indicazioni che i cameralisti e i mercantilisti austriaci da tempo indirizzavano al sovrano sembrano infatti ispirare molti dei provvedimenti presi da Carlo VI dopo la pace di Utrecht<sup>24</sup>. Le misure per favorire l'incremento della popolazione, le esenzioni daziarie e doganali, gli investimenti per l'impianto di manifatture privilegiate, le disposizioni a favore dei ceti mercantili: molti dei provvedimenti del primo Settecento sembrano effettivamente usciti dalle pagine di un qualche trattato di scienza camerale del tardo Seicento<sup>25</sup>. Ma più che dare traduzione ad una scuola dottrinale del resto ben presente anche negli altri stati tedeschi, si trattava in quegli anni, per Vienna, di contrastare l'egemonia delle potenze marittime, di rinsaldare la compagine territoriale, di tenere insieme in nome del "bene comune" territori, ceti, attività e interessi economici spesso confliggenti e in contrasto tra di loro.

Dopo la pace di Rastatt la sovranità asburgica si era infatti estesa a territori in cui la propensione verso le attività commerciali era più spiccata che nel resto dei possedimenti: furono i mercanti di Ostenda a chiedere per primi licenze e concessioni per navigare nelle Indie. Quando poi Inghilterra e Olanda, in nome delle clausole internazionali in vigore, iniziarono di fatto la caccia ai navigli dei Paesi Bassi, a Carlo VI non rimase che porre i navigli e il commercio sotto la protezione dello stato con l'emanazione degli statuti della Compagnia di Ostenda. Dopo un periodo iniziale in cui ebbe sede a Fiume, la Compagnia si spostò ben presto a Trieste. Negli anni successivi, le brillanti prestazioni economiche della nuova compagnia spinsero la diplomazia inglese a proporre uno scambio tra il riconoscimento della Prammatica Sanzione e la soppressione della Compagnia di Ostenda. Ma Carlo VI interpretò le clausole del trattato di Parigi del 31 maggio 1727 come norme transitorie, limitate al periodo di validità dell'accordo stesso, e si propose perciò di rinnovare la Compagnia in un contesto a lui più favorevole. Il fallimento dell'esperimento della Compagnia di Ostenda non farà poi che rafforzare il controllo statale, specie dall'età teresiana in poi, sulla fragile e "tutelata" economia triestina.

Come nel Milanese e nel granducato di Toscana, il riformismo asburgico si dispiega a Trieste in ondate successive, di segno a volte diverso, ma sempre modellate sulle contingenze e le necessità immediate del momento. Le distinte fasi dell'intervento asburgico sono però attraversate da alcune esigenze di lungo periodo, che caratterizzano la politica di Vienna dal tardo Seicento in poi. La prima, fortemente impregnata degli insegnamenti dei cameralisti austriaci, riguardava la necessità di incrementare la popolazione in quanto necessario supporto dello sviluppo di commerci e manifatture. Una politica che fu applicata ad esempio in Ungheria, negli anni successivi al 1683, perché solo la presenza di una adeguata manodopera poteva garantire lo sfruttamento dei territori da poco entrati a far parte della compagine asburgica<sup>26</sup>. La seconda necessità era quella di reperire risorse finanziarie regolari da destinare agli apparati di governo in crescita, ma soprattutto all'esercito, elemento indispensabile per reggere la competizione internazionale. Reperire risorse in misura esauriente ed entrare nell'agguerrita concorrenza internazionale fu per la monarchia asburgica un problema costante, e in certi momenti affannoso, per tutta la prima metà del Settecento. Da qui i tanti progetti mercantilitici fioriti sul finire del XVII secolo, ai quali la pace di Carlowitz fornirà poi l'orizzonte più appropriato per la loro traduzione in una concreta politica economica e commerciale.

### 3 – TRIESTE, VENEZIA E I TRAFFICI ADRIATICI

Decisiva per l'avvio del porto franco e della crescita economica triestina, la politica mercantilistica viennese ebbe forti ripercussioni anche sugli spazi economici e sulle geografie mercantili della penisola, e dell'Adriatico in particolare. Adriatico: lo spazio che per secoli era stato indicato dalla Serenissima come il suo spazio vitale, il suo "golfo", a segnalare un primato e un controllo indiscusso, che neppure i continui conflitti con la Spagna avevano intaccato<sup>27</sup>. Anzi, era nel quadro del "sistema spagnolo" di potere che la Serenissima aveva trovato spazi e forme per proporre e poi difendere una scelta di "neutralità" rispetto ai grandi conflitti europei del Seicento. La Repubblica aveva così potuto privilegiare l'area del Levante, concentrando in quella direzione mezzi, uomini e sforzi diplomatici, dalla sfortunata guerra di Candia fino al conflitto di fine secolo a fianco di Leopoldo I e sotto le insegne della Lega Santa.

Venezia godeva nella penisola di una sorta di primato "morale", legato alla sua storia, alle sue tradizioni, all'apparente compattezza del suo ceto dirigente. Questa posizione, fortemente insidiata lungo il Seicento dall'ascesa sabauda, non riposava certo sulla forza militare della Serenissima, ma piuttosto sulla consistenza dei suoi domini, sulla rilevanza della sua struttura commerciale, sull'abilità della sua diplomazia e, non da ultimo, sul "mito" del suo sistema politico, giudicato in tutta Europa come l'esempio più chiaro di "governo misto". Pur trincerata in una presa di distanza dai conflitti europei ormai più che secolare,

la Serenissima sapeva bene quanto il suo destino fosse legato a quello della “bilancia d’Italia”, e quanto anche le più piccole variazioni all’interno della penisola minacciassero da vicino quanto restava della sua supremazia sullo spazio italiano.

Perciò Venezia aveva seguito con apprensione sia l’ascesa e l’espansione della monarchia asburgica dopo il 1683, sia l’avvio del conflitto per la successione spagnola. Alla vigilia di quel conflitto, l’ambasciatore sabaudo a Vienna aveva manifestato al rappresentante veneziano Loredan una viva preoccupazione per le ipotesi di sistemazione della penisola ventilate nell’ultimo accordo di spartizione. L’assegnazione dei regni meridionali al Delfino avrebbe obbligato i Savoia e Venezia, per conservare un certo equilibrio, ad espandere il loro raggio d’influenza, uscendo da quella sorta di “stallo” che aveva caratterizzato il Seicento, quando, per stare ancora alle parole dell’ambasciatore sabaudo, gli stati italiani avevano potuto avvantaggiarsi di un tipo di dominazione spagnola che «*per la sua lontananza, debolezza et incuria è riuscita più tosto di salvezza che di pericolo*»<sup>28</sup>.

La diplomazia francese, dal canto suo, non perdeva occasione per insinuare nelle corti italiane il timore dell’espansione asburgica. Negli anni in cui i disegni egemonici di Luigi XIV mettevano in allarme le cancellerie europee, la Francia cercava di rovesciare la prospettiva, e indicava nella restaurazione della potenza imperiale nella penisola il preludio ad una ricostruzione dell’impero di Carlo V<sup>29</sup>. Anzi, nelle istruzioni al conte de Rébenac-Feuquières, spedito nel dicembre 1691 a Genova e ai principi dell’alta Italia per convincerli alla neutralità, si prendeva spunto dall’imposizione di pesanti contributi per la guerra agli stati italiani legati a Vienna, per dichiarare che essi erano ormai considerati alla stregua di semplici province dell’Impero, e che gli imperatori erano tornati a guardare alla penisola come a un loro «*domaine particulier*»<sup>30</sup>.

La vittoria dell’imperatore sui Turchi, la conquista dell’Ungheria e della Transilvania, l’elezione del re dei Romani, danno alla Casa d’Austria una grandezza d’una potenza più inquietante che mai. È da temere ch’essa non aspiri di nuovo alla dominazione universale. È certo che l’indipendenza dei Principi italiani ha tutto da temere da una tale situazione. Bisogna che essi si preparino a difendersi, che si accordino in una specie di lega per garanzia della loro libertà comune<sup>31</sup>.

Ma non era solo la paura di un sovvertimento della gerarchia interna del “sistema Italia” a spingere gli ambasciatori veneziani ad un monitoraggio minuzioso dei protagonisti del conflitto. Venezia aveva da tempo un contenzioso con Vienna per la questione della navigazione nell’Adriatico, per il problema dei Turchi, e per alcune contese sui confini in Friuli, in Tirolo e in Dalmazia. Anche l’alleanza del 1683, quando i due stati avevano aderito alla Lega Santa, si era rivelata alquanto precaria. All’entusiasmo per l’impresa di Vienna, era infatti subentrata a Venezia, negli anni successivi, una forte preoccupazione per gli «*splendidi progressi delle armi imperiali*»<sup>32</sup>, che parevano minacciare da vicino le posizioni veneziane nel Levante<sup>33</sup>. I timori di Venezia giunsero al punto da spingere il Papa a dimostrarsi meno generoso nei sussidi a Leopoldo I.



Il decennio della guerra di successione spagnola fu così per Venezia una sorta di prova supplementare non cercata tra due periodi assai pesanti di impegno militare in Levante. Dopo il trattato di Carlowitz, con cui Venezia aveva ottenuto molto meno di quanto aveva chiesto<sup>34</sup>, nel primo Settecento la Serenissima cercò invano e a prezzo di uno sforzo notevole di difendere la Morea: ma vent'anni dopo il trattato di Passarowitz metteva fine ai sogni di una ripresa del dominio veneziano in Levante, dove si stavano allora affacciando altri e più agguerriti concorrenti.

All'aprirsi del conflitto spagnolo, l'Imperatore aveva subito spedito a Venezia il conte Gian Filippo di Lamberg per chiedere alla Repubblica un impegno attivo nell'impedire che i francesi occupassero le piazzeforti di Terraferma, o chiudessero i passaggi alpini al confine austro-veneto. Scontata, ovviamente, la richiesta di non allearsi con i nemici dell'Imperatore. Venezia non promise nulla, anche perché i colloqui tra Capello e Lamberg si svolgevano in contemporanea con quelli tenuti dallo stesso Capello con il cardinal d'Estrées, che soggiornò a Venezia per parecchi mesi, ponendo condizioni assai simili. Alla fine, dopo un vivace confronto di posizioni in Senato, Venezia scelse la via della neutralità.

A favore della neutralità militavano alcune ragioni di fondo: la debolezza delle forze militari terrestri di fronte alla duplice presenza sul territorio veneto degli eserciti imperiale e franco-spagnolo, la scarsa preparazione delle milizie locali, l'assenza del grosso delle milizie della Repubblica, occupate in Levante contro i Turchi, la difficile situazione delle finanze, il desiderio di non danneggiare i traffici commerciali. Ma le considerazioni circa i rapporti con Vienna furono determinanti anche nel far respingere ogni proposta di alleanza con la Francia. Vivo era il timore che la rottura dell'alleanza con l'Imperatore potesse spingere i Turchi a riprendersi la Morea, e mettersi contro l'Imperatore sembrava troppo rischioso anche in considerazione dell'estensione degli stessi confini con i domini asburgici, sia in Terraferma che in Dalmazia. D'altra parte, unirsi all'Impero avrebbe significato per Venezia una concreta minaccia da parte delle navi francesi e napoletane nell'Adriatico che, grazie alla concessione del papa, potevano far base ad Ancona, in un momento in cui la Grande Alleanza non aveva alcun porto a disposizione in quel mare.

La neutralità "armata" della Serenissima era stata peraltro apertamente violata, fin dall'inizio del conflitto, sia da parte imperiale, per la decisione di Eugenio di Savoia di far scendere le sue truppe, onde cogliere di sorpresa i franco-ispanici che lo aspettavano allo sbocco della valle dell'Adige, attraverso una serie di vallate e passi alpini in territorio veneto, sia dalla necessità conseguente, per francesi e spagnoli, di spostarsi in Terraferma per affrontare gli imperiali.

Il territorio veneto fu così il teatro delle prime operazioni di guerra, con ripetuti passaggi di truppe, richieste di alloggiamenti e danni considerevoli alle popolazioni locali. Nonostante ciò, sia Vienna che Parigi non esitarono ad accusare Venezia di comportamenti parziali verso i loro rispettivi nemici, dando origine a infiniti colloqui, lettere, proteste e negoziati nei quali la retorica diploma-

tica delle parti raggiunse livelli parossistici. Durante la guerra Venezia usò ogni canale diplomatico prima per negoziare con i contendenti precise garanzie a difesa dei suoi territori, poi per influenzare le trattative di pace. Stava particolarmente a cuore alla Repubblica la salvaguardia del ducato di Mantova dalla soggezione imperiale: in caso contrario, Venezia avrebbe subito un accerchiamento pressoché completo da parte degli Asburgo, i cui territori già confinavano con larga parte del dominio veneziano. Nel 1707 la Repubblica aveva tentato un accordo con le potenze marittime e con la corte torinese per impedire che il ducato di Mantova fosse incamerato da Vienna, e dopo l'insuccesso di questo tentativo aveva cercato di convincere i Turchi a muovere guerra all'Imperatore, frapponendo intanto non pochi ostacoli ai preparativi per la spedizione militare imperiale a Napoli.

Una vera ossessione per l'accerchiamento: così potrebbe essere descritta in sintesi la posizione veneziana a Utrecht. L'ambasciatore sabauda San Martino di Baldissero, a Vienna nelle fasi finali dei negoziati di Utrecht, annotava nel 1713 che Vienna era ben consapevole delle apprensioni della Repubblica «*di vedere li suoi stati di terra ferma da ogni parte attornati da quelli dell'Imperatore*», e che «*per occasione del regno di Napoli potesse l'Imperatore inquietarla nel dominio e possesso che pretende d'averne dell'Adriatico, con ridurre in forma di buon porto Trieste e altri posti che ha nella Germania al mare verso Venezia*»<sup>35</sup>. Ma anche a Vienna, osservava l'inviato sabauda, si era «*in continua apprensione che dalla republica di Venezia le si machini qualche cosa contro*». Neppure la possibilità che i Savoia acquistassero, con uno scambio di territori, il Milanese, era del resto ben vista dalla Serenissima, che non avrebbe voluto come confinante né il Savoia né l'Imperatore, «*il quale con il regno di Napoli unito alla Sicilia potrebbe con maggior facilità rendersi padrone dell'Adriatico, e così togliere alla Republica il più del preggio che vanti*»<sup>36</sup>.

Per scongiurare il rischio dell'accerchiamento asburgico, la Repubblica aveva perciò chiesto a Utrecht, in primo luogo, lo sgombero di Comacchio e di Mantova. Nettamente contraria alla devoluzione del ducato di Mantova all'Impero, che avrebbe significato tra l'altro un utilizzo continuo del suo territorio per i transiti delle truppe imperiali, la Repubblica appoggiava invece l'assegnazione di Mantova al signore di Guastalla, che aveva titoli sufficienti per aspirare alla successione. Più in generale, il Senato veneziano caldeggiava la restituzione dei feudi confiscati ai principi spodestati o a dei rami collaterali: molto meglio, secondo una parte del patriziato, avere come confinanti dei signori italiani, sui quali poteva estendere la sua protezione e la sua influenza, che una potenza come gli Asburgo. Ma anche su questo non mancarono le ambiguità: una minoranza del patriziato veneziano vedeva con occhio benevolo l'ipotesi dell'insediamento asburgico nella penisola, perché una monarchia forte e ben radicata avrebbe potuto bilanciare nei fatti la crescita della dinastia sabauda.

Sebastiano Foscarini, il primo dei rappresentanti veneziani a seguire le trattative di pace, si era subito convinto che Vienna manovrasse per gettare discredito sui principi e sugli stati italiani, e in particolare sulla Repubblica, verso la

quale prevaleva nel congresso di pace l'idea che «o per stanchezza delle passate guerre o per una commoda noncuranza si fosse rinunciato all'antica custodia della libertà italiana et alla gloria d'esser la bilancia d'Europa»<sup>37</sup>. Da parte veneziana si replica che la scelta della neutralità aveva in realtà giovato alla casa di Vienna che aveva potuto utilizzare le vie di comunicazione del dominio veneto, e acquistare dai sudditi, tramite contratti privati, generi alimentari e altro per le necessità dell'esercito.

Ma niente servì a smussare l'ostilità viennese per gli stati neutrali, ai quali si attribuivano anche i disagi e i danni economici lamentati dai sudditi durante la guerra, e inutili furono le fini argomentazioni giuridiche sul diritto di neutralità che Carlo Ruzzini sciorinò per scongiurare l'esclusione degli stati neutrali dalle decisioni del congresso. Negli ultimi mesi del 1712, quando la firma era ormai imminente, la missione di Carlo Ruzzini appariva quasi fallimentare: nessun accenno si faceva più, tra i rappresentanti degli stati italiani, all'ipotesi di una lega difensiva interna alla penisola; le relazioni con i Savoia erano più problematiche di prima; Francia e Inghilterra agitavano davanti all'inviato veneziano parole e promesse, ma poi agivano e decidevano senza mai consultarlo; la speranza di una sistemazione concordata di Sicilia e Mantova, che tanto stavano a cuore a Venezia, era sfumata. Alla fine, Venezia fu costretta a rinviare a dopo il congresso anche la questione dei risarcimenti economici per i danni sofferti, mentre non approdarono a nulla gli ultimi tentativi per dar vita ad una lega italiana che potesse negoziare la sistemazione della penisola.

Lo scenario politico e marittimo italiano era stato dunque profondamente alterato dalla presenza austriaca a Milano, Mantova e Napoli. Ma al di là del mutarsi dell'equilibrio italiano, altri pericoli insidiavano la tradizionale egemonia veneziana sull'Adriatico. Un'egemonia fortemente incrinata, già a fine Seicento, da quelle pratiche mercantili e dai quei circuiti commerciali che Daniele Andreozzi ben documenta per la circolazione della canapa. Attaccato non solo dalla concorrenza dei nuovi protagonisti dello scenario commerciale, ma anche dall'azione delle marinerie dei medi e piccoli centri di entrambe le sponde del mare, il primato veneziano sul mare era così lentamente eroso dal «basso», «dalla continua e incessante navigazione di centinaia di piccole imbarcazioni dalla portata raramente superiore alle 100 tonnellate – tartane, trabaccoli, pieleghi – che in modo spontaneo, autonomo e non coordinato e prive dell'appoggio delle grandi potenze continentali stavano rimodellando il sistema adriatico», mentre «le magistrature veneziane assistevano inermi allo spettacolo di un mare in cui i “legni minori di qualsiasi condizione” navigavano “con libertà” e senza alcuna “licenza” della Dominante»<sup>38</sup>.

Ma proprio perché fortemente compromessa nella pratica quotidiana, anche per l'impossibilità di attuare controlli capillari, o di reprimere effettivamente gli abusi, la giurisdizione veneziana sul mare divenne un punto sostanziale delle posizioni diplomatiche della Serenissima ai tavoli negoziali. Già all'aprirsi della guerra di successione spagnola non era sfuggito agli attenti osservatori veneziani il rischio di veder insidiati primati e monopoli dall'azione mercantilistica

viennese. Il Dolfin aveva per tempo ammonito Venezia, da Vienna, a non farsi cogliere impreparati «*nella materia delicata e gelosa del golfo*»<sup>39</sup>, perché i ministri viennesi, appositamente istruiti, avrebbero condotto sul punto un attacco ben mirato.

E infatti, il primo indebolimento della sovranità della Serenissima venne dal mare. Da sempre considerato zona sottoposta alla giurisdizione veneziana, l'alto Adriatico vide comparire ben presto navi dell'una e dell'altra parte impegnate a bloccare i rifornimenti marittimi del nemico. Peraltro, come afferma Roberto Cessi, durante la guerra i diritti veneziani su quel tratto di mare riuscirono a prevalere: nel 1708, ad esempio, Vienna dovette chiedere una apposita licenza a Venezia per condurre milizie nel napoletano, e dovette condurle disarmate e con navi disarmate<sup>40</sup>. L'urgenza di difendersi dai Turchi può in parte spiegare le condizioni favorevoli che Vienna concesse a Venezia nel trattato del 1716, che riconosceva il diritto giurisdizionale della repubblica sul mare Adriatico.

La forza marittima indispensabile nella lotta agli Ottomani era ancora in mano alla sola Venezia. «*La politica austriaca, che ostentava il prepotere continentale, nei confronti dell'azione marittima doveva subire la servitù veneziana, pur disdegnando di riconoscerlo.*»<sup>41</sup> Se Vienna poté negli anni successivi sviluppare nei confronti della concorrenza veneziana una politica più aggressiva, ciò fu dovuto nuovamente al contesto europeo, al rimescolamento dell'equilibrio dopo Utrecht, e alla contestuale concorrenza inglese e francese in Levante, con cui la Serenissima dovette misurarsi a più riprese.

Negli anni successivi la posizione veneziana fu infatti indebolita dalla difficoltà ad amministrare e difendere i territori ottenuti a Carlowitz grazie all'azione militare di Francesco Morosini. L'alleanza con l'Austria portò alla fine all'autentica umiliazione diplomatica della pace di Passarowitz del 1718, dove si finì per tener conto dei soli interessi viennesi. Roberto Cessi si è spinto a dire che Venezia, con quella pace, perdeva l'Egeo a causa del Turco, ma iniziava anche a perdere l'Adriatico a causa dell'Austria. Oggi una tesi simile appare troppo riduttiva, essendo chiaro che altre e più profonde sono le ragioni della perdita di controllo dell'Adriatico da parte delle autorità veneziane. Come afferma Andreozzi, nel vuoto di potere determinatosi già a fine Seicento dal ridimensionarsi del peso internazionale e della capacità di intervento, anche amministrativa, della Serenissima, cercarono di incunearsi altri stati e altri soggetti mercantili.

Difesa sul piano formale fino al trattato del 1716, la giurisdizione veneziana sull'Adriatico dovette arretrare già l'anno dopo di fronte all'ordinanza di Carlo VI del 2 giugno, che se da un lato cercava legittimamente di promuovere attraverso un sistema di concessioni e privilegi il traffico marittimo sul "Litorale" friulano e triestino<sup>42</sup>, dall'altro, in aperta violazione degli obblighi sottoscritti l'anno prima, autorizzava l'armamento delle navi battenti bandiera austriaca.

Una sfida ulteriore alla sovranità veneziana in Adriatico venne due anni dopo con l'istituzione del porto franco a Trieste e a Fiume e la firma di alcuni accordi commerciali con i cantoni barbareschi. Ma sia il proclama di Carlo VI del

1717 con cui si dichiarava la «sicura e libera navigazione» nell'Adriatico, sia la creazione l'anno dopo del porto franco, sia provvedimenti analoghi presi da altri stati con interessi nell'Adriatico, come il provvedimento con cui il pontefice concesse ad Ancona franchigie simili a quelle triestine, appaiono, come osserva Andreozzi, più come altrettante prese d'atto di una "libertà" di navigazione già in corso, che formule o strumenti giuridici per crearla.

Certamente, con il privilegio accordato nel 1722 alla compagnia di Ostenda per i viaggi delle Indie con scalo a Trieste e in Puglia, il sogno di Carlo VI di fare della compagine asburgica uno stato marittimo e mercantile parve realizzarsi<sup>43</sup>. In quel provvedimento, nota il Cessi, si sintetizzò «il programma austriaco di isolamento di Venezia nel campo economico, prima che in quello giurisdizionale, per demolire l'efficienza della concorrente Repubblica»<sup>44</sup>. E se è vero, come nota sempre il Cessi, che gli strumenti effettivi per dar vita a quel disegno (navi, rotte, mercanti, merci) erano in quel momento solo nella mente del sovrano, non di meno le intenzioni imperiali così chiaramente manifestate generarono un clima politico di tensione ove ogni violazione diventava lecita<sup>45</sup>. Seguirono infatti decenni di proclami, di recriminazioni, di sequestri, di contrabbandi, di arresti di barche, di libelli giuridici in cui l'una e l'altra parte difendevano diritti e prerogative<sup>46</sup>. La debolezza militare della Repubblica impedì la messa in atto di misure difensive che non fossero puramente occasionali<sup>47</sup>, mentre la crisi profonda della Serenissima e la scollatura interna al suo ceto dirigente la portarono a trincerarsi nuovamente nella neutralità rispetto ai conflitti europei e nella sua aspirazione alla pace in Levante.

#### 4 – IL RIMESCOLAMENTO DELLE CARTE: LA GUERRA DI SUCCESSIONE POLACCA

Come altri stati italiani, Venezia dovette dunque confrontarsi fin dal primo Settecento, anche nel suo dibattito politico interno, con la Staatswerdung della monarchia asburgica. La perdita del controllo dell'Adriatico emerse però in modo netto negli anni successivi, e in particolare con la guerra di successione polacca, vero "tornante" nelle vicende dell'equilibrio politico e delle geografie mercantili della penisola.

Quando l'Europa, e con essa gli stati italiani, entrò nella guerra di Successione polacca, tutto quell'articolato movimento politico ed intellettuale che aveva prodotto un eccezionale risveglio civile dell'Italia nei primi decenni del Settecento parve segnare una battuta d'arresto: stanchezze, perplessità, arretramenti teorici si insinuarono nella vita politica e si fecero maggiormente sentire in quegli uomini e in quei settori che erano stati all'avanguardia nella battaglia delle idee e nella lotta per le riforme<sup>48</sup>.

A partire dall'opera di Venturi, gli anni '30 del Settecento sono considerati dagli storici come un tornante critico per la storia italiana. Ma era soprattutto l'Impero a risentire di una congiuntura internazionale poco favorevole alla

tenuta della vasta compagine degli Asburgo d'Austria<sup>49</sup>. La guerra polacca ebbe perciò notevoli ripercussioni sui territori italiani dell'Impero, e anche Trieste ne fu profondamente segnata. Lo scacchiere europeo faceva pensare a propositi di rivalse della Francia, e dunque a una guerra che avrebbe coinvolto direttamente l'area padana. Era perciò necessario approntare un sistema di rifornimento delle truppe attraverso l'alto Adriatico e la risalita del Po. Per questo era necessario un nuovo porto militare e una flotta da guerra che difendesse i carichi asburgici da inglesi e francesi. Fu questa l'opera intrapresa da Giovanni Pallavicini durante la sua permanenza a Trieste, dove curò personalmente le fortificazioni, sovrintese all'attività dell'arsenale e alla costruzione sia di navi più agili destinate a proteggere la flotta, che di un nuovo tipo di imbarcazione da carico per risalire le foci del Po. Nel dicembre 1734 il Pallavicini era riuscito a trasportare con la sua piccola flotta una notevole quantità di rifornimenti alle truppe in Italia e sulla via del ritorno, incrociandoli alla foce del Po, aveva catturato quarantadue legni mercantili nemici. Dieci di questi furono fatti arrivare a Trieste, dove furono obbligati a scaricare l'intero carico di grano<sup>50</sup>.

La nuova guerra, subito seguita da un nuovo confronto con i Turchi nel 1738-39, mise in luce tutte le insufficienze amministrative e finanziarie della Monarchia, mostrando in modo drammatico la discrepanza tra pretesa di dominio di Carlo VI e realtà politica. Gli sforzi compiuti da Carlo VI per tenere insieme domini così diversi e così distanti attraverso una politica economica e mercantilistica incentrata pur sempre su Vienna, risultarono alla fine estenuanti e infruttuosi. A fronte delle ambizioni coloniali del sovrano, emersero in maniera vistosa le incrinature strutturali della compagine asburgica, e in particolare la mescolanza di interessi in parte contrastanti che risultavano da un ammasso di territori acquisiti in tempi e con logiche diverse. È stato da più parti notato che l'acquisto dell'eredità spagnola fu più un fattore di debolezza che di rafforzamento della Monarchia, e che gli Asburgo dipesero a lungo dal gioco delle alleanze e degli aiuti europei per la difesa dei nuovi possessi territoriali. La pace di Vienna del 1738 sancisce infatti la perdita del regno di Napoli a favore di Carlo di Borbone, mentre la pace di Belgrado dell'anno dopo, che chiude il conflitto a Oriente, vede il ritorno degli Ottomani in Valacchia, Serbia e Bosnia.

L'azione austriaca a Trieste non fu esente da ritardi, incertezze e titubanze. La creazione del porto franco a Trieste e Fiume doveva favorire sia il commercio marittimo da e per l'Adriatico, con proiezioni verso i territori e le coste dell'Africa mediterranea e dell'Asia, sia il rafforzamento della rete di traffici interna all'Impero, così da favorire l'unione commerciale, economica ma anche politica dei domini asburgici. «Tuttavia, in entrambi i casi, un esame più minuzioso delinea un quadro in cui sia gli obiettivi, sia l'effettiva capacità di governo della corte di Vienna e della burocrazia statale appaiono, almeno in parte, ridimensionati e comunque fortemente condizionati da interessi non direttamente riconducibili alla sfera pubblica.»<sup>51</sup>

Anche lo sforzo per allargare la rete commerciale a Oriente fu segnata dall'insufficienza delle risorse e degli strumenti messi a disposizione dalla dinastia.

A loro volta, mercanti e imprenditori privati cercarono abilmente di incunearsi nei disegni e nelle ambizioni della corte, volgendo a loro favore gli appoggi, le sovvenzioni e i privilegi offerti dallo stato. «Il tutto, poi, venne affidato alla direzione di avventurieri senz'altro affascinanti, ma nel contempo non sempre affidabili e non direttamente riconducibili alle strutture militari e amministrative asburgiche.»<sup>52</sup>

Negli anni immediatamente precedenti il conflitto si collocano alcune vicende ben illustrate da Andreozzi. In primo luogo, a partire dal 1730-1731, l'istituzione di un servizio di "traghetto" settimanale adibito al trasporto di merci tra Ponte Lagoscuro e Trieste per il tramite di Goro, che i funzionari veneziani non esitarono a giudicare uno di «*quelli colpi dolorosi che hanno penetrato il cuore*» del Doge. Negli anni '40 le "corriere" marittime tra le due località salgono a tre, organizzate in modo che una fosse sempre in viaggio.

In questa, come in altre imprese, un ruolo importante spettò a imprenditori privati, che si muovevano tra le corti in un intreccio tra convenienze personali e privilegi ufficiali. Furono due ferraresi, Francesco Balletti e il più celebre Fortunato Cervelli<sup>53</sup>, a reggere le fila della nuova rotta commerciale, con l'intenzione di introdurre in città, tra le altre merci, anche canapa e corde. Proprio nell'aprile del 1731 Balletti si era recato a Vienna proponendo «*alla corte di Vienna di pagare annualmente tre milla fiorini per riscuotere il dazio della pesa che pagano le mercanzie nell'essere estratte et introdotte nella città, purché la Corte faccia che le merci provenienti da Livorno et da Genova et che passano in Germania per la via del Tirolo e Ponteba per l'avvenire prendino la strada del Po' a Trieste*»<sup>54</sup>. Peraltro, come nota Andreozzi, nel ridisegnare rotte e punti di approdo i mercanti in questione altro non facevano che aggiornare le tradizionali vie adriatiche dei contrabbandi e della circolazione di "merci povere".

Negli anni della guerra polacca, e sempre attraverso l'azione del Cervelli, Vienna cercò di siglare alcuni accordi commerciali con alcuni stati italiani. Tra il 1737 e il 1738 il Cervelli soggiornò ripetutamente a Firenze, dove cercò appoggi per la sua intenzione di creare una linea commerciale preferenziale tra il Nord Italia e lo stato pontificio. Si trattava, in sostanza, di facilitare il transito delle merci prodotte nei territori imperiali e richieste nella penisola, attivando una via preferenziale tra Trieste e Livorno, sulla quale gli agenti per conto degli Asburgo avrebbero goduto di facilitazioni doganali e tariffarie. Il progetto, peraltro, non raccolse il gradimento della reggenza toscana perché la politica di facilitazioni prevista cozzava contro la libertà di commercio da tempo garantita a tutti i mercanti che agivano a Livorno<sup>55</sup>.

Se fin dal primo Settecento Trieste era stata direttamente influenzata da vicende e esiti delle guerre europee, con la guerra di successione polacca il coinvolgimento della città divenne fortissimo. Il primo esito fu un deciso aumento della guarnigione stanziata, mentre i frequenti transiti e acquarteramenti di truppe di passaggio, fino a qualche migliaia di soldati contemporaneamente, provocarono ricadute notevoli, e non sempre "virtuose", sull'economia e sui commerci cittadini.

Specchio fedele del legame tra crescita cittadina e congiunture militari è il censimento del 1735, voluto da Pallavicini. Nel censimento sono infatti registrati, sotto la voce “forestieri”, coloro che erano arrivati in città negli ultimi anni per le nuove esigenze belliche: colonnelli, tenenti colonnelli, capitani, tenenti, alfieri, cappellani, appartenenti al corpo dei Croati, o a quello della marina, dei minatori, gli artiglieri, i «bombisti napoletani», i «marinai napoletani», i «marinai della nave di S. Carlo», gli «artiglieri Tedeschi venuti da Messina»<sup>56</sup>.

Dunque, come in altri contesti del Settecento, crescita della popolazione, ampliamento delle opportunità e formazione di nuovi gruppi mercantili e sociali appaiono anche a Trieste fortemente condizionati dalle logiche finanziarie e militari del sovrano. «Era, infatti, questa un'età in cui le guerre costituivano una sorta di scenario costante: le vicende militari scorrevano in parallelo con la vita e con le condizioni generali degli stati e delle popolazioni, anche se ne segnavano a fondo le dinamiche e l'andamento.»<sup>57</sup>

## 5 – LA SFIDA ASBURGICA: LA SUCCESSIONE DI MARIA TERESA E IL DECOLLO DI TRIESTE COME PORTO DELL'IMPERO

«Quando nel 1740 Maria Teresa salì al trono, dopo la morte di Carlo VI, non era rimasto quasi nulla di quel commercio orientale che per un certo numero di anni aveva costituito la gloria politico-economica di suo padre.»<sup>58</sup> Fallimenti, delusioni, bisogni finanziari mai soddisfatti, ma anche autentica emergenza: con l'ascesa al trono di Maria Teresa la monarchia asburgica vive certamente il suo momento peggiore.

Lunga e sofferta, la guerra di successione austriaca conobbe fasi alterne per le armate austriache. Armate che non si potevano più identificare con quelle imperiali. Anzi, da un punto di vista militare, l'esercito di Maria Teresa non era più l'esercito di un imperatore, e diventava piuttosto quello di un'erede al trono molto controversa. Contraddizione che divenne poi eclatante nel 1742, al momento della elezione a imperatore di Carlo di Baviera. Si creò allora la situazione paradossale di un esercito tradizionalmente composto anche da contingenti degli stati imperiali, che era in quel momento in guerra contro lo stesso imperatore<sup>59</sup>.

Dopo l'attacco prussiano alla Slesia, la guerra fu nei primi due anni soprattutto un conflitto per il controllo dell'area tedesca. L'attacco prussiano coincise con le prime azioni di governo di Maria Teresa, impegnata a far fronte contemporaneamente alle esigenze belliche e al grave isolamento diplomatico, che le dava una scarsa legittimazione internazionale, come mostra anche il sostegno francese all'elezione a imperatore di Carlo di Baviera. Le sconfitte militari austriache misero drammaticamente a nudo tutte le fragilità interne della compagine asburgica. In questa fase iniziale gli Asburgo temettero fortemente anche la perdita della Toscana, e si attrezzarono quindi per un rapido imballaggio di mobili, arredi, tappezzerie, gioielli, e altri beni della corte, che da Livorno



potevano, in caso di emergenza, essere trasferiti a Trieste. Il 14 agosto 1742 Richecourt aveva ordinato di spedire a Trieste, su due battelli, anche l'intero archivio dei Lorena, oltre ad un letto, in attesa di spedirvi anche altri mobili e oggetti della dinastia. Poi, nella stessa estate, le sorti asburgiche migliorarono e il progetto fu sospeso, per essere di nuovo ripreso l'anno dopo, quando la Toscana fu nuovamente minacciata dalle sorti del conflitto.

Se i successi militari conseguiti, nonché la nuova intesa con Londra, avevano aperto agli Asburgo, fra il 1742 e il 1744, una qualche speranza, nell'estate del 1744 la sconfitta asburgica di Velletri segnò nuovamente una battuta d'arresto, e rappresentò una sorta di «*spartiacque fra le ambizioni dei due fronti contrapposti sulla penisola e una nuova ricerca di equilibrio*»<sup>60</sup>.

Fu quello, forse, il momento peggiore per la giovane sovrana: minacciata dalle truppe franco-spagnole, che avevano occupato Milano nel dicembre 1745, Maria Teresa dovette rinunciare definitivamente alla Slesia col trattato di Dresda dello stesso mese. Persa la Slesia, gli Asburgo concentrarono ogni sforzo nella riconquista dei territori perduti e nel controllo dei domini indiretti, come il granducato di Toscana.

Assieme alle armi sembrò manifestarsi allora anche una nuova capacità dei sovrani di attirare il consenso dei ceti dirigenti e delle popolazioni locali. Scommesse difficili, come mostra la vicenda napoletana, dove l'intento di Maria Teresa di ristabilire l'ordine precedente si scontra con l'abilità di Carlo di Borbone di accreditarsi come principe "locale", disposto a difendere il Regno e in grado di stringere attorno alla sua persona un forte patto sociale e dinastico, anche a costo di scendere a patti con le richieste del ceto baronale. L'elezione di Francesco Stefano a imperatore e la ripresa dei territori italiani nel 1746 aprirono comunque per la monarchia asburgica una fase in cui centrale sarà il rafforzamento dell'apparato di governo, e il miglioramento complessivo delle finanze, duramente provate dai lunghi anni di guerra.

La pace di Aquisgrana metteva poi fine alla guerra, ma anche, idealmente, a tutta la stagione dei conflitti di successione, diventando così, per la storiografia, un comodo spartiacque tra un primo Settecento ancora dominato da logiche di stampo patrimoniale e dinastico, e la seconda metà del Settecento, in cui a prevalere saranno, sul piano internazionale, ragioni mercantili e interessi coloniali. Una scansione che vale a maggior ragione per la penisola. L'accettazione degli accordi del 1748 da parte di tutte le potenze europee garantiva infatti «*una legittimità forte ai nuovi equilibri italiani, riconoscendo, oltre agli aggiustamenti territoriali a favore dei Savoia e la riconferma della repubblica genovese, la nuova realtà del possesso di Parma, Piacenza e Guastalla a Don Filippo, e contestualmente riaffermando Carlo di Borbone sul trono napoletano*»<sup>61</sup>.

Il patto tra Asburgo e Borbone tra il 1751 e il 1753, poi suggellato dal rovesciamento delle alleanze del 1756, darà poi concretezza alla nuova sistemazione della penisola, avviata, per opera del riformismo asburgico e borbonico, verso una stagione di profondi ripensamenti degli assetti e degli equilibri politici d'antico

regime. Riforme che nel caso asburgico saranno in primo luogo quelle destinate a incrementare i traffici, a migliorare lo stato dell'economia, ad espandere il raggio d'azione dei mercanti e delle navi dell'Impero, attraverso una serie di misure che si succedono a ritmo regolare, come a Trieste: agevolazioni fiscali o daziarie, firma di alcuni trattati con la Porta ottomana (1747), regolamentazione della Borsa triestina (1755), decreti sui pesi e le misure, sovvenzioni alle manifatture interne, catasto, unificazione doganale dei vari territori, misure per le grandi vie di comunicazione interne, e, non ultima, una politica di tolleranza religiosa per attirare mercanti di "nazioni" forestiere.

Anche per Trieste la fine della guerra di successione austriaca segna dunque un momento di svolta. Vanificata ogni residua autonomia municipalistica<sup>62</sup>, la politica di Maria Teresa intende la promozione dello sviluppo economico e dei traffici come processo necessario per l'aumento della capacità contributiva dei vari domini, necessaria, a sua volta, per dare concreta attuazione alle riforme e al processo di centralizzazione del governo.

Con la missione diplomatico-commerciale del 1748 nei porti del Peloponneso e del Levante Maria Teresa avvia anche un tentativo di avvicinamento all'Impero ottomano per bilanciare la concorrenza francese, inglese e olandese che faceva capo al porto di Venezia. Trieste torna perciò a giocare un ruolo strategico nei piani mercantili viennesi: il suo porto è valorizzato e potenziato con il rifacimento del molo maggiore e con lo scavo del Canal Grande, e la città diventa sede della Società per la promozione degli interessi commerciali ed industriali austro-ungarici in Egitto, e della Compagnia Imperiale Asiatica di Trieste<sup>63</sup>.

Legata a queste dinamiche economiche e mercantili, la fluttuante dinamica demografica triestina appare altresì influenzata da occasioni di prestigio e di "propaganda" con cui i ceti locali cercano un contatto diretto con il loro sovrano. Dopo l'accelerazione del programma di opere pubbliche in vista dell'arrivo di Maria Teresa, nel 1755, la cancellazione della visita e lo scoppio, poco dopo, della guerra dei Sette anni, paiono svuotare momentaneamente il porto.

«In oggi questa città par quasi desolata a motivo della sospensione delli lavori si pubblici che privati, perciò senza operai, giacché tutti se ne sonno tornati ai loro paesi», un'affermazione, questa del corrispondente veneziano da Palmanova<sup>64</sup>, che ben testimonia quell'andamento ciclico della crescita demografica triestina esaminato da Carlo Gatti. Più che altrove, le fluttuazioni della popolazione residente a Trieste appaiono fortemente correlate con la dinamica della spesa e degli investimenti viennesi, a loro volta determinati dalle crisi e dalle congiunture internazionali.

Anche dopo la metà del secolo, continuò a persistere un legame forte tra contesto internazionale, conflitti e politica economica e commerciale dell'Impero. Un legame che non è solo un alternarsi di momenti in cui lo sforzo finanziario di Vienna è rivolto alle esigenze belliche, e momenti in cui, ritrovata la pace, è possibile rivolgersi alle condizioni interne, all'amministrazione, alle riforme, ma soprattutto un intreccio stretto tra disegni asburgici e possibilità effettive

del momento, sempre misurate, queste ultime, sui disegni, le risorse e le scelte politiche ed economiche delle altre potenze europee. L'equilibrio del Settecento, come la guerra dei Sette anni mostrerà poi in modo chiaro, non è solo "bilanciamento" di forze militari e risorse finanziarie, ma anche e soprattutto spartizione di reti mercantili, territori, colonie, zone di influenza. Da questo punto di vista, l'intervento asburgico nei territori italiani subisce nella seconda metà del secolo una sorta di accelerazione, che non deriva solo dalle dinamiche politico-militari, ma anche dallo sforzo di Maria Teresa per riprendere le fila del riformismo economico del padre, e per superare i limiti che lo avevano contrassegnato.

Se pare esservi una sorta di continuità fra la politica mercantilistica di Carlo VI e i provvedimenti dell'età teresiana, va anche ricordato che fra le due stagioni stanno il fallimento della Compagnia di Ostenda e la cesura della guerra di successione, con le concessioni fatte a territori e ceti per guadagnarne la fedeltà nel momento più difficile per la Monarchia. Ma il processo di crescita era ormai innestato. Come nota Andreozzi, verso la metà del secolo l'economia e la società triestina erano ormai riusciti a superare le prime delicate fasi dello sviluppo e gli osservatori veneziani, stupiti di tale esito, scrivevano che proprio in quegli anni aveva iniziato a «*prender nome il portofranco di Trieste*».

Trieste: città più di altre proiettata, dal primo Settecento, entro uno scenario più ampio, in cui finiscono per intrecciarsi logiche dinastiche, disegni mercantilitistici, logiche di individui, ceti e "nazioni", e dinamiche internazionali. Città che più di altre sente l'enorme peso dei cicli esterni, delle congiunture politiche e militari. Città in cui anche le crisi, di popolazione o commerciali che siano, sono spesso esito del rallentamento dei finanziamenti centrali a causa delle difficoltà belliche.

Se dunque pesante fu l'influsso della politica economica e mercantile austriaca nell'area adriatica e più in generale sulla penisola, resta vero che «*il rapporto con l'Austria propose ai domini italiani anche una nuova politica economica che costrinse le forze locali a misurarsi con spinte alquanto diverse da quelle tradizionali*»<sup>65</sup>.

È anche difficile non cogliere i limiti del riformismo asburgico, nel Milanese come a Trieste, che si manifestano da un lato nell'incapacità profonda di vincere le resistenze dei ceti locali, nel caso triestino rappresentati peraltro da uomini e "nazioni" dei quali proprio l'azione di Carlo VI e di Maria Teresa avevano favorito l'inserimento in città, e dall'altro nella ricorrente tentazione di utilizzare la leva fiscale per sfruttare i territori italiani.

L'inserimento di questi spazi in un circuito economico più vasto, la sollecitazione ai settori produttivi e commerciali, la politica del rinnovamento del commercio terrestre e marittimo, una visione più razionale e moderna del meccanismo fiscale che rendesse compatibile il rafforzamento dello Stato e dell'economia, erano di fatto indeboliti dalla contraddittorietà di tale politica, dalla mancanza di reali strumenti per realizzarla al centro e alle periferie, dalla necessità di alimentare una macchina militare dispendiosa e improduttiva, e di pagare una

politica di prestigio internazionale per la quale le risorse austriache erano inadeguate<sup>66</sup>.

Maria Teresa e Giuseppe II, se pure con stili di governo assai diversi, cercheranno di reperire quelle risorse, di risolvere quelle contraddizioni. Con esiti, come è noto, anch'essi oscillanti, che finiranno per produrre, negli anni dell'assolutismo illuminato, nuove fratture sociali e nuovi scontri tra domini e Monarchia.

- 1 A. Alvarez-Ossorio Alvarino (a cura di), *Famiglie, nazioni e Monarchia. Il sistema europeo durante la Guerra di Successione spagnola*, numero monografico di *Cheiron*, pp. 39-40 (2003).
- 2 Sulle guerre di successione cfr. P. Alatri, *L'Europa dopo Luigi XIV*, Palermo 1986; Id., *L'Europa delle successioni (1731-1748)*, Palermo, 1989.
- 3 S. Contini, *La reggenza lorenese tra Firenze e Vienna. Logiche dinastiche, uomini e governo (1737-1766)*, Firenze, 2002, p. 151.
- 4 La necessità di tenere ferma la pace del 1748 come cesura fondamentale «fra l'instabilità e la revocabilità degli aggiustamenti dinastici usciti dalla pace di Vienna [...] e i nuovi equilibri della pacificazione della penisola che si assesteranno nel corso degli anni cinquanta in concomitanza con il nuovo patto dinastico Asburgo-Borbone», è ribadita *ibid.*, p. 92.
- 5 D. Frigo, *Impero, diritto feudale e "ragion di Stato": la fine del Ducato di Mantova (1701-1708)*, in «*Cheiron*», XI (1994), n. 21, pp. 55-84.
- 6 A. Di Vittorio, *Gli austriaci e il regno di Napoli (1707-1734)*, Milano, 1969-1973.
- 7 M. Mafrici, *Fascino e potere di una regina. Elisabetta Farnese sulla scena europea (1715-1759)*, Cava dei Tirreni, 1999.
- 8 G. Gilbert, "Il mercante, il banchiere e l'imperatrice. L'avventura coloniale della Compagnia Asiatica di Trieste", in R. Finzi, L. Panariti e G. Panjek (a cura di), *Storia economia e sociale di Trieste*, vol. II, *La città dei traffici, 1719-1918*, Trieste, 2003, p. 3.
- 9 Sulla diplomazia europea al tempo della pace di Utrecht cfr. L. Bély, *Espions et ambassadeurs au temps de Louis XIV*, Paris, 1990.
- 10 Sulla situazione degli eserciti italiani al momento della guerra cfr. V. Ilari, G. Boeri e C. Paoletti, *Tra i Borboni e gli Asburgo. Le armate terrestri e navali italiane nelle guerre del primo Settecento (1701-1732)*, Ancona, 1996.
- 11 C. Costantini, *Le monarchie assolute*, Torino, 1976, p. 399. Cfr. anche L. Bély, *La société des princes, XVI-XVIII siècle*, Paris, 1999 e Id., *Les relations internationales en Europe (XVII-XVIII)*, Paris, 1992.
- 12 G. Galasso, "L'Italia una e diversa nel sistema degli stati europei (1450-1750)", in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, vol. XIX: *L'Italia moderna e l'unità nazionale*, Torino, 1998, p. 352. Notizie sui legami tra l'Impero e le due isole, con molti dati anche sulla marineria imperiale, sul ruolo del Litorale e su Trieste, si ricavano dallo scritto di Carlantonio Broggia, *Le risposte ai quesiti del console Balbiani*, di cui esiste una edizione recente a cura di A. Allocati (Napoli, 1979). Su quest'opera cfr. F. Salimbeni, "Correnti di traffico e rapporti economici tra il Litorale austriaco e i regni di Napoli e di Sicilia nel Settecento. Il memoriale di Carlantonio Broggia", in *Quaderni giuliani di storia*, I (1980), f. 2, pp. 73-87; F. Benigno, "Le «risposte ai quesiti del console Balbiani» di Carlantonio Broggia: spunti per un'analisi del commercio marittimo siciliano", in *Archivio Storico per la Sicilia Orientale*, LXXVII (1981), f. II-III, pp. 447-462.
- 13 Galasso, *L'Italia una e diversa*, cit., p. 311.
- 14 W. Brauneder, "Impero e Stato a sud delle Alpi nel XVIII secolo", in C. Mozzarelli e G. Olmi (a cura di), *Il Trentino nel Settecento fra Sacro Romano Impero e antichi stati italiani*, Bologna, 1985, pp. 59-84; M. Verga, "Il «sogno spagnolo» di Carlo VI. Alcune considerazioni sulla monarchia asburgica e i domini italiani nella prima metà del Settecento", in *ibid.*, pp. 203-61.

15 Relazione di F. Donado al Senato veneziano, cit. *ibid.*, p. 215.

Nel 1719 un altro ambasciatore veneziano aveva scritto che altro pensiero non ha l'imperatore che «di farsi quali non sono mai stati i suoi predecessori, potenza marittima», e dieci anni dopo il Morosin faceva notare la fortuna che incontravano alla corte viennese alcuni personaggi come Fortunato Cervelli, scrivendo che «in questa corte basta che parlino d'introdurre commerci nei porti austriaci, che subito ottengono non solo l'ascolto, ma provvisioni et appannaggio»: *ibid.*, p. 219.

In realtà, come ben nota lo stesso Verga, la conferenza imperiale era in quegli anni sede di profonde divisioni sulle scelte di politica economica da adottare, e tutta la monarchia carolina «fu ancora largamente segnata dalla incapacità o impossibilità di comporre in una equilibrata visione unitaria gli interessi dei vari stati e domini e di trovare un unico reale centro politico di unificazione di tutti i poteri statuali ancora così vivi nel composito e plurinazionale complesso della monarchia asburgica dei primi decenni del Settecento»: *ibid.*, p. 233.

16 F. Caputo e R. Masiero, *Trieste e l'Impero. La formazione di una città europea*, Venezia, 1988, p. 29.

17 Per maggiori dati sulle merci in transito per Trieste, cfr. il saggio di Daniele Andreozzi sulla canapa.

18 A. Caracciolo, "Il dibattito sui porti franchi nel Settecento. Genesi della franchigia di Ancona", in *Rivista storica italiana*, LXXV (1963), pp. 537-561.

19 G. Luzzatto, "Il porto franco di Trieste e la politica mercantilistica austriaca nel '700", in *Annali triestini*, supplemento al vol. XXIII (1953), pp. 7-17.

20 D. Baggiani, "Livorno e la polizza del commercio: formula politica, prassi istituzionale (1737-1748)", in A. Contini e M. G. Parri (a cura di),

*Il Granducato di Toscana e i Lorena nel secolo XVIII*, Firenze, 1999, p. 594.

21 Anche all'indomani delle conferenze di Graz del 1716 per decidere sul potenziamento delle rete stradale, e della creazione della Commissione superiore del Commercio (1717), «né Carlo VI, né il cancelliere Filippo Lodovico di Zinzendorf, presidente della commissione aulica [...] sapevano esattamente dove si sarebbe arrivati, una volta che ci si fosse messi su quella via; certo non sapevano che cosa fare ancora [...] del territorio lungo le coste adriatiche»: G. Cervani, "Litorale austriaco e Contea di Gorizia. Riflessi locali della politica austriaca di riforme nel secolo XVIII", in *Da Maria Teresa a Giuseppe II*. Gorizia, il Litorale, l'Impero, Atti del XIV Incontro Culturale Mitteleuropeo «Maria Teresa e il suo tempo» (Gorizia, 29-30 novembre 1980), Udine, 1981, p. 40.

22 M. Meriggi, "Il principato vescovile e il «farsi stato» dell'Impero", in *Il Trentino nel Settecento*, cit., pp. 677-691.

23 È soprattutto l'opera di Christian Julius Schierl von Schierendorf (1661-1726) a costituire un anello di congiunzione tra il mercantilismo pragmatismo dell'età di Leopoldo I e «la più organica progettualità cameralistica del Settecento maturo», e a tentare di «adeguare e applicare i fondamentali principi del "grande" mercantilismo austriaco alla nuova realtà costituzionale in atto dopo la pace di Karlowitz e Passarowitz (1718)»: R. Gherardi, "Itinerario di una Staatswerdung. Il patrimonio austriaco di modernizzazione fra XVII e XVIII secolo", in P. Schiera (a cura di), *La dinamica statale austriaca nel XVIII e XIX secolo*, Bologna 1981, pp. 89-91.

24 «Le numerose riedizioni dei capolavori del mercantilismo austriaco tardo secentesco succedutesi l'una all'altra a ritmo incalzante soprattutto nella prima metà del XVIII secolo costituiscono la riprova più palese [...] della

vitalità di un patrimonio di idee ora più che mai riportato all'ordine del giorno dall'affacciarsi di più salde e accentrate strutture costituzionali e amministrative»: *ibid.*, pp. 69-70.

25 P. Schiera, *Dall'arte di governo alle scienze dello stato. Il Cameralismo e l'assolutismo tedesco*, Milano, 1968; K. Tribe, "Cameralism and the Science of Government", in *Journal of Modern History*, 56 (1984), pp. 263-284; T. Fanfani, "Problemi teorici e aspetti economici del mercantilismo in Austria nel XVIII secolo", in *Il Trentino nel Settecento*, cit., pp. 85-107; R. Schulze, "La Policy in Germania", in *Filosofia politica*, II (1988), pp. 69-104.

26 Gherardi, "Itinerario di una Staatswerdung", cit., p. 82.

27 R. Cessi, *La repubblica di Venezia e il problema adriatico*, Napoli, 1953. Si vedano anche A. Battistella, "Venezia e l'Austria durante la vita della Repubblica", in *Archivio Veneto*, n.s., XVI (1916), pp. 279-320; A. Bin, *La Repubblica di Venezia e la questione adriatica 1600-1620*, Roma, 1992.

28 G. C. Zimolo, "La neutralità di Venezia sul principio della guerra per la successione di Spagna", in *Scritti storici in onore di Camillo Manfroni nel XL anno di insegnamento*, Padova, 1925, pp. 248; Galasso, *L'Italia una e diversa*, cit., p. 309.

29 *Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France depuis les traités de Westphalie jusqu'à la Révolution française*, t. XIX: *Florence, Modène, Gênes*, éd. par É. Driault, Paris 1912, p. XXIV.

30 *Ibid.*, p. XXV.

31 *Ibid.*

32 C. Cremonini, "Grossmacht o trompe l'oeil barocco? Considerazioni sull'Impero in Italia e i rapporti con il papato all'epoca di padre

- Marco d'Aviano", in R. Simonato (a cura di), *Marco d'Aviano e il suo tempo. Un cappuccino del Seicento, gli Ottomani e l'Impero*, Atti del convegno storico internazionale (Pordenone, 12-13 novembre 1993), Pordenone, 1993, p. 315.
- 33 È noto l'utilizzo che gli Asburgo fecero dell'istituzione imperiale in funzione anti-turca: su questo aspetto cfr. *ibid.*, p. 313.
- 34 S. Andretta, *La repubblica inquieta. Venezia nel Seicento tra Italia ed Europa*, Roma, 2000, pp. 170 ss.
- 35 "Relazione della Corte di Vienna del conte San Martino di Baldassero", in C. Morandi (a cura di), *Relazioni di ambasciatori sabaudi, genovesi e veneti (1693-1713)*, Bologna, 1935, p. 137.
- 36 *Ibid.*, p. 138.
- 37 S. Perini, "Venezia e la pace di Utrecht", in *Atti dell'Istituto veneto di Scienze, Lettere e Arti, Classe scienze morali, lettere e arti*, 154 (1995-1996), p. 55.
- 38 Cfr. il saggio di D. Andreozzi, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna. La canapa e il commercio nell'Adriatico del '700*, in questo quaderno.
- 39 M. Giudici, *I dispacci di Germania dell'ambasciatore veneto Daniele Dolfin*, Venezia, 1908, pp. 69-70.
- 40 Cessi, *La repubblica di Venezia*, cit., p. 244.
- 41 *Ibid.*, p. 246.
- 42 Sulla denominazione del Litorale cfr. G. Cervani, *Litorale austriaco e Contea di Gorizia*, cit., pp. 35-49; A. Trampus, *Tradizione storica e rinnovamento politico. La cultura nel Litorale Adriatico e nell'Istria tra Settecento e Ottocento*, Gorizia, 1990, p. 7.
- 43 F. Stefani, "Carlo VI e il problema adriatico", in *Archivio veneto*, LXXIII (1958), pp. 148-224.
- 44 Cessi, *La repubblica di Venezia*, cit., p. 249.
- 45 *Ibid.*, p. 250.
- 46 I diritti imperiali sull'Adriatico furono poi apertamente difesi dal giurista Giovanni Augusto von Berger nella *Succinta commentatio de imperio maris Adriatici* (1723).
- 47 Alcune misure della guerra commerciale tra Venezia e Vienna, come quella che il Consiglio Collaterale di Napoli definì la «guerra del riso», sono esaminate nel saggio di Daniele Andreozzi sulla canapa. Altre misure della Repubblica dirette a impedire l'insediamento a Trieste di propri sudditi sono ricordate invece nel saggio di Carlo Gatti.
- 48 D. Carpaneto e G. Ricuperati, *L'Italia del Settecento. Crisi, trasformazioni, lumi*, Bari 1986, p. 188.
- 49 «Alla debolezza dell'Impero seguì in Italia il recupero di un intreccio complesso di elementi frenanti, fatti di mai sopite nostalgie del passato, di reazioni nobiliari, di tentativi di rivincita della curia romana sul giurisdizionalismo degli Stati, di risentimenti municipali»: *ibid.*, p. 189.
- 50 Caputo e Masiero, *Trieste e l'Impero*, cit., pp. 20-22.
- 51 Andreozzi, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna*, cit.
- 52 *Ibid.*
- 53 A. Caracciolo, *Ricerche sul mercante del Settecento, I: Fortunato Cervelli, ferrarese «neofita» e la politica commerciale dell'Impero*, Milano, 1962.  
Cfr. anche la voce relativa, sempre di Caracciolo, nel *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. XXIV, Roma, 1980, pp. 80-82.
- 54 Andreozzi, *Tra Trieste, Ancona, Venezia e Bologna*, cit.
- 55 «Le projet du Baron Cervelli pour faciliter le commerce entre Livourne et les pays héréditaires de l'Empereur, par l'établissement d'une conduite publique [...] ayant este rendu public a Livourne, à alarmé tous les marchands accoutumés et gagnez, non seulement sur le prix, mais aussy sur les frais de transport»: così il Richécourt a proposito della questione, cit. in Baggiani, *Livorno e la polizia del commercio*, cit., p. 596.
- 56 Su questo censimento, cfr. le osservazioni di Carlo Gatti nel saggio qui pubblicato.
- 57 S. Contini, *La reggenza lorenese tra Firenze e Vienna. Logiche dinastiche, uomini e governo (1737-1766)*, Firenze, 2002, p. 149.
- 58 F. Babudieri, "Riflessi della politica teresiana sui commerci triestini col vicino e lontano Oriente", in *Da Maria Teresa a Giuseppe II*, cit., p. 57.
- 59 Contini, *La reggenza lorenese*, cit., p. 150.
- 60 *Ibid.*, p. 154.
- 61 *Ibid.*, p. 217.
- 62 Sulla necessità di sottrarre ai ceti il consenso per l'imposizione fiscale cfr. G. Klingenstein, "Riforma e crisi: la monarchia austriaca sotto Maria Teresa e Giuseppe II", in Schiera (a cura di), *La dinamica statale austriaca*, cit., pp. 93-125.
- 63 Gilibert, *Il mercante, il banchiere e l'imperatrice*, cit.
- 64 Così il corrispondente veneziano da Palmanova: per i riferimenti della citazione cfr. il saggio di C. Gatti in questo numero.
- 65 Carpaneto e Ricuperati, *L'Italia del Settecento*, cit., p. 184.
- 66 *Ibid.*